



**University of  
Zurich<sup>UZH</sup>**

**Zurich Open Repository and  
Archive**

University of Zurich  
University Library  
Strickhofstrasse 39  
CH-8057 Zurich  
[www.zora.uzh.ch](http://www.zora.uzh.ch)

---

Year: 2017

---

## **Im Bauch des Bergs – der Gotthardtunnel im Film**

Lento, Mattia

Posted at the Zurich Open Repository and Archive, University of Zurich

ZORA URL: <https://doi.org/10.5167/uzh-147316>

Journal Article

Published Version

Originally published at:

Lento, Mattia (2017). Im Bauch des Bergs – der Gotthardtunnel im Film. Cinema, (Jg. 62):120-133.

---

# MATTIA LENTO IM BAUCH DES BERGS — DER GOTTHARDTUNNEL IM FILM

---

*Durch den Gotthard zu fahren hiess, durch den Körper dieses Mannes zu fahren. Ich habe mich noch nie in einem männlichen Körper befunden. Jeder Mensch hat einmal in einem Mutterleib gesessen, aber keiner kennt den Innenraum des väterlichen Körpers. [...] Ich war entsetzt über meinen Fehler, mir den Gotthard als einen männlichen Körper vorzustellen. Der Tunnel sollte ein Loch am Busen der Mutter Helvetia sein.*

Yoko Tawada, «Im Bauch des Bergs»<sup>1</sup>

---

Yoko Tawada ist eine bekannte japanische Schriftstellerin, die nach Berlin gezogen ist und in japanischer sowie deutscher Sprache schreibt. In dem oben zitierten kurzen Text *Im Bauch des Bergs* erzählt Tawada, was sie erlebte, als sie zum ersten Mal mit der Eisenbahn durch den Gotthard fuhr. Die Schriftstellerin scheint von diesem Berg und vom Erlebnis des Reisens durch den Tunnel fasziniert. Am Anfang wird der Gotthard als ein Mann mit harten Barthaaren, mit blutroten und zitternden Lippen und wütenden Augen beschrieben. Die Lektüre von Moeschlins<sup>2</sup> Roman *Wir durchbohren den Gotthard* (1947) während ihrer Reise ändert ihre Meinung: Der Gotthard ist kein Mann, sondern ein Loch am Busen der Mutter Helvetia; er ist kein Mensch, sondern ein Teil des Körpers der helvetischen Nation, die vom Tunnel, vom Chirurgenmesser des Fortschritts, geschnitten, gequält wurde. Wenn wir die anthropomorphe Metapher erweitern, könnten wir behaupten, dass der Gotthard eine *Problemzone* des helvetischen Körpers ist. Die Bauten, erst die Passstrasse und dann der Tunnel, wären also chirurgische Operationen, welche die problematische Natur dieser Problemzone paradoxerweise betont haben.

Die Problematiken des Gotthards wurden erst von der Literatur und dann vom Kino bearbeitet. Besonders die Belletristik hat das Gotthardmassiv als Heimatsymbol und Schaubühne des Konfliktes zwischen Tradition (die Berge, der Pass) und Modernität (die Bahn, der Tunnel) dargestellt. Auch das Schweizer Kino zeigt in den Vierzigerjahren Interesse für den Gotthard, jedoch ist nur ein Film daraus entstanden – *Der letzte Postillon vom St. Gotthard* (Edmund Heuberger, CH 1941) – sowie ein Filmprojekt.<sup>3</sup>

Heuberger's Film zeigt exemplarisch, wie der Heimatfilm die Modernität aus einer konservativen Weltanschauung heraus verhandelt. Die Darstellung des Gotthards und die Konstruktion der Bahn folgen der zeitgenössischen nationalen Literatur und der Ideologie der Geistigen Landesverteidigung. Es ist deshalb interessant zu beobachten, wie das Thema zeitgleich vom italienischen Kino bearbeitet wurde. Heuberger versucht Ursprung und Fortschritt zu versöhnen und die Symbolik des Gotthards zu verstärken. *Il vetturale del San Gottardo* (Hans Hinrich, IT 1942) zelebriert hingegen nur die Konstruktion des Tunnels als Werk der Modernität und den Beitrag Italiens zu dessen Konstruktion. Der Gotthard wird zur Bühne des Kampfes zwischen Mann und Natur.

Der Gotthard taucht auch in der Dokufiktion *San Gottardo* (Villi Hermann, CH 1977) auf und wird darin auf seine physische und materielle Dimension reduziert. Der Film nimmt im Vergleich zu den anderen Filmen eine neue Perspektive auf den Ausbau des Tunnels ein, indem er die Wichtigkeit der italienischen Arbeiter anerkennt. Er präsentiert sich als Gegengeschichte zu dem traditionellen Zelebrieren der grossen Männer, der Technik und der eidgenössischen Identität.

Die drei Filme sind repräsentativ für verschiedene Narrative über den Gotthard und die Konstruktion des Tunnels. Im Jahr nach der Eröffnung des längsten Basistunnels der Welt analysiert mein Beitrag diese Narrative und wie sie kollidieren. Mit dem Thema Gotthard als Ausgangspunkt zeigt mein Aufsatz die unterschiedlichen Beziehungen zwischen Problemzone, klassischem und modernem Kino: Während *Der letzte Postillon vom St. Gotthard* und *Il vetturale del San Gottardo* dazu neigen, die Problematiken zu verharmlosen, bleiben in *San Gottardo*, einem Film des *nouveau cinéma suisse*, die Problematiken ungelöst.

---

## Der Gotthard als Problemzone

---

Das Gotthardmassiv wurde bis zum Anfang des achtzehnten Jahrhunderts als höchste Erhebung der Alpen betrachtet. Zur Römerzeit konnte der St. Gotthard nur zu Fuss oder mit Saumtieren überschritten werden. Man zog vor, andere Alpenpässe mit befahrbaren Strassen auszustatten. Es war nicht nur die Grösse

des Massivs, die Angst und Ehrfurcht hervorrief. Einige seiner Orte wurden als unpassierbar eingeschätzt. Am allermeisten: die Schöllenen Schlucht. Der Gotthard war im antiken Zeitalter und im Mittelalter somit in erster Linie eine *geografische Problemzone*, eine natürliche Barriere, ein unüberwindbares Hindernis. Im dreizehnten Jahrhundert bauten die Walser die erste Brücke über die Schöllenen Schlucht, die Teufelsbrücke, und die Twärrenbrücke, um den Fluss Reuss zu überqueren. Mit diesen zwei Bauwerken konnte der Pass auf regionaler sowie europäischer Ebene Bedeutung erlangen.<sup>4</sup> Ab 1835 wurde der Post- und Personentransport mit Postkutschen eingeführt und von 1842 an verkehrte zwischen Chiasso und Flüelen täglich eine Postkutsche in beide Richtungen.<sup>5</sup>

Der Historiker Guy Marchal hat rekonstruiert, wie der Gotthard eine Idee, ein Symbol, ein Mythos geworden ist. Es handelt sich um einen Prozess von *longue durée*, der im Mittelalter angefangen hat. Ab dem sechzehnten Jahrhundert beginnt die Region des Gotthards dank ihrer Besonderheit das Interesse von Naturalisten zu erwecken. Der Gotthard, Quintessenz der alpinen Welt, verwandelt sich dann im achtzehnten Jahrhundert in die Heimat des wahren Schweizer Bürgers, des *homo alpinus*, Prototyp des ehrlichen, fleissigen, bescheidenen Mannes. Der Gotthard als realer sowie symbolischer Ort verband sich mit dem Aufbau der modernen helvetischen nationalen Identität und verwandelte sich in eine *anthropologische* und *politische Problemzone*.<sup>6</sup>

Warum genau der Gotthard? Wegen seiner Königlichkeit, natürlich, wegen seiner Lage im Herzen der Alpen, der Schweiz und sogar Europas, aber auch wegen der hydrografischen Aussergewöhnlichkeit, welche zum gemeinsamen Nenner der ethnisch und sprachlich unterschiedlichen Regionen des Landes wurde. Tatsächlich entspringen am Gotthard der Tessin, der Rhein, die Rhone und die Reuss, welche in die vier Haupthimmelsrichtungen des Landes fliessen. Der Gotthard ist somit ein nationales Bindeglied, ein Symbol der Einheit in der Vielfalt. Er ist das Element, durch welches die verschiedenen Völker der Schweiz sich immer noch als *imagined community*,<sup>7</sup> als imaginierte Gemeinschaft, verstehen können. Diese Funktion verstärkte sich zuerst mit dem Bau der Eisenbahn und des Tunnels am Ende des neunzehnten Jahrhunderts und verfestigte sich später vor allem während des Zweiten Weltkrieges, als der Gotthard sich in eine nationale Festung verwandelt hatte – in ein *réduit national* voller Bunker und Tunnels für Verteidigungszwecke. In dieser Zeit wurde der Gotthard eine *militärische Problemzone* in jeder Hinsicht: Die Verteidigung des Gotthardmassivs bedeutete die Verteidigung der Nation.

In diesem historischen Moment, der als Epoche der *Geistigen Landesverteidigung* definiert wurde, haben Politiker/-innen, Schriftsteller/-innen und Philosophen/-innen die ideologische Funktion des Symbols «Gotthard» mehrmals verwendet, um ein Gefühl der Einheit – bedroht durch Zentrifugalkräfte –

zu stärken. Über den Gotthard zu reden, bedeutete zu der Zeit, auch auf die grosse Umwälzung der Region hinzudeuten: den Bau der ersten Eisenbahntunnel vor etwas mehr als einem halben Jahrhundert.

---

## Die Literatur und der Gotthardtunnel

---

*Wo heute Natur ist, sind auch Eisenbahnen. Es gibt bald keinen Koloss von Berg mehr, den man nicht bereits angefangen hat, für den Verkehr und die Zivilisation und für den Genuss zu durchstechen.*

Robert Walser, «Etwas über die Eisenbahn»<sup>8</sup>

---

Natur und Technik – zwei Begriffe, die eine komplexe Dialektik besitzen, oft konfliktträchtig, manchmal konzilient, fast nie symbiotisch. Natur und Technik, die in der Prosa Robert Walsers Gebirge und Eisenbahn bedeuten, sind zwei fundamentale Mythen der Schweiz. Obwohl die helvetische Geografie von Natur aus Feind der Eisenbahn zu sein schien, wurde die Schweiz in kurzer Zeit eine der Nationen mit dem weltweit dichtesten Eisenbahnnetz. Was hat dies ermöglicht? Neben politischen, strategischen und wirtschaftlichen Entscheidungen sind es besonders die Tunnel, die zahlreichen Perforationen des alpinen Steins, die das Land übersäen und die Überwindung der natürlichen Barrieren ermöglichten.<sup>9</sup>

Nicht nur in Texten von Schweizer Schriftstellern erscheint der Tunnel mehrmals als Motiv, er taucht auch in Schriften ausländischer Autoren auf, die sich mit der Schweiz literarisch auseinandersetzten. Vielfältig sind die Genres, in denen man das Motiv des Tunnels vorfindet: Reiseberichte, Science-Fiction, Heimat- und Bergliteratur.<sup>10</sup> 1708 ist das Jahr des Baus des ersten Schweizer Strassentunnels, des Urnerlochs, das als Alternative zur Teufelsbrücke in der Innenschweiz gebaut wurde. Die Popularität des Tunnels in der Schweiz begann jedoch erst am Ende des neunzehnten Jahrhunderts mit der Entwicklung der Eisenbahn und besonders mit dem Bau eines paranoischen Bauwerks: des Gotthardtunnels.

Im Biennium 1894–1895 veröffentlichte sogar Carl Spitteler, der bekannte Schweizer Schriftsteller, im Auftrag der Gotthardbahn-Gesellschaft in der *Neuen Zürcher Zeitung* Reportagen aus dem Gotthardgebiet, die 1897 als Reiseführer erschienen.<sup>11</sup> Spitteler beschrieb nebst der Bahnreise auch die Geschichte des Gotthardtransits, die wichtigsten Seitentäler der Region und, wie Tawada, das unheimliche und faszinierende Erlebnis des unterirdischen Tunnels, das in dieser Epoche für die Bourgeoisie und den Mittelstand komplett neu war.<sup>12</sup>

In den Jahren der Geistigen Landesverteidigung ist es die Belletristik, welche das Thema des Tunnels und dessen Baus behandelt: Dutzende von Romanen, Dramen und Radiodramen der Epoche behandeln die Ereignisse, welche die Gotthardregion während des Tunnelbaus (1872–1882) interessierten. Doch gemäss Judith Schueler beschreiben diese Romane nicht nur den Tunnelbau: «In these fictional stories, the tunnel construction forms the décor against which the writer brings idealized Swiss and universal values to the fore».<sup>13</sup> Die Konstruktion des Tunnels wird als Gelegenheit genutzt, um die Gotthardregion und die alpinen Menschen darzustellen. Die innere Spaltung der Hauptfiguren sowie die Konflikte zwischen den Protagonisten spiegeln die Spannung zwischen traditionellen und modernen Werten wider.

Doch nicht nur Schweizer, sondern auch einige ausländische Schriftsteller thematisieren das Bauwerk: der Österreicher Oskar Maurus Fontana, Autor des Romans *Der Weg durch den Berg* (1936), zum Beispiel oder der Deutsche Paul Bühler, Autor des Dramas *Der Gotthardtunnel. Die Tragödie Louis Favres* (1940). Alle diese Erzählungen «address the question of how the locals of Gotthard Mountains dealt with the opening up of their Gotthard region. In the stories, residents need to balance their lives anew because of the change in both their material and mental landscape».<sup>14</sup>

In diesen Stücken ist der Tunnel, verstanden als Infrastrukturprojekt, oft thematischer Nebenschauplatz, um Konflikte zu inszenieren: Natur und Technik, Verteidigung der Werte und Offenheit, Tradition und Modernität, Regionalismus und Kosmopolitismus, heilig und weltlich. Diese Konflikte sind inszeniert, um gelöst oder geschmälert zu werden. Wie zum Beispiel in *Schicksal am Gotthard* (1940), wo der Protagonist Brosi im Zwiespalt lebt zwischen der Hingabe an die Arbeit als Mineur im Tunnel und der Liebe für seine Heimat, oder in der deutschen Fassung des französischen Originals *Saint-Gotthard: Roman* des Welschen Jacques-Edouard Chable (1940).

In diesen Texten erscheint der Gotthard als heiliges Wesen und sein Durchbohren als eine sakrilegische Tat. Louis Favre erscheint dabei als sehr positive Figur, er ist der Arbeit ergeben, ist zugleich Held und Opfer des Fortschritts. Mit diesen Romanen finden wir im Rahmen der Heimat- und Bergliteratur ein Genre, in dem sich die Autoren traditionell kritisch mit der Industrialisierung und Technisierung auseinandersetzen. Das Genre nimmt aber nicht Position gegen die Themen der Modernität ein, sondern zielt auf eine Verhandlung derselben in Verbindung mit der Tradition. In diesen Fällen werden die Bahn und der Tunnel in der Tat als notwendiges Übel für die Nation dargestellt und sind schon, nach einem halben Jahrhundert des Bestehens, Grundbestandteil der alpinen Landschaft und Heimat.

---

## Zwei Postillons

---

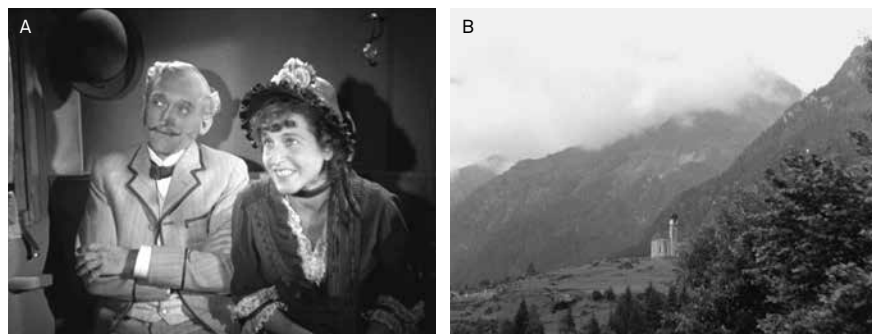
*Ich bin vom Gotthard der letzte Postillon / Ich bin vom Gotthard der Postillon  
Hab viel gesehen in hoher Alpenwelt / Hab viel erfahren, das Ihr nicht kennt  
Arnold Lang, Der letzte Postillon vom Gotthard*<sup>15</sup>

---

Gotthardregion, 1879: Der Kutscher Johannes Zraggen (Adolf Manz) und der Kondukteur Danioth sind wegen des Tunnelbaus fast am Ende ihrer langen Karriere. Sie müssen aber noch die letzten Personen über den Pass transportieren. In Flüelen, wo die Reisenden mit dem Schiff angelegt haben, versucht Danioth, seine internationalen Gäste ohne Konflikte auf der Karosse zu platzieren: den US-Amerikaner Steffen, ein vermähltes Berliner Paar, die junge Angela, ihre frische Bekanntschaft, den Tunnelingenieur Caminata, den Bierbrauer Häfeli und den Müller Torriani. Die Postkutsche fährt in Richtung Wassen. Als der Wilderer Toni, der Sohn des Kutschers Johannes, hoch oben im Gebirge jagt, schießt Drösch, der Wildhüter und Angelas Bruder, und verletzt Toni am Arm. Seine Schwester Trini pflegt ihn. Die Passagiere halten zuerst in Wassen und dann in Andermatt, wo einige Konflikte zwischen den Gebirgsbewohnern und den Tunnelarbeitern entstehen. Während der Reise hört die Reisegesellschaft das Posthorn sowie den Lärm einiger Deflagrationen. Der italienische Ingenieur Caminata, der beim Bau des Tunnels engagiert ist, verliebt sich in Trini, aber ihr Vater Johannes will nicht, dass sie einen fremden Ingenieur heiratet. Der in Trini verliebte Röbi, ein Gegner des Tunnelbaus, stellt sich seinem neuen Rivalen Caminata im Hochgebirge entgegen, der dabei in eine Schlucht stürzt. Röbi flüchtet darauf in die Wildnis. Caminata ist jedoch nur verletzt. Das Tunnelgraben geht weiter und trotz Louis Favres Tod an einem Herzinfarkt erfolgt der Durchstich. Die Gotthardbewohner jubeln und der Kutscher Johannes erlaubt nun die Heirat seiner Tochter Trini mit Caminata.

Diese «pluralen Figurenkonstellationen»<sup>16</sup> sind Teil der chaotischen Narration des Films *Der letzte Postillon vom St. Gotthard*, eines sehr erfolgreichen Werks der Firma Heimat-Film. Nach dem Filmhistoriker Hervé Dumont ist die Erzählung überlastet und das Leitmotiv der Postkutsche «nur ein sehr undeutlicher roter Faden, der die bald sentimentalen, bald dramatischen, manchmal possenhaften Umschwünge der Handlung rhythmisiert».<sup>17</sup> Er hebt hervor, dass einige narrative und thematische Linien im Verlauf des Films in den Hintergrund treten: die wirtschaftlichen Folgen der Gotthardeisenbahn für die Bewohner des Passes und die technologische und finanzielle Herausforderung des Tunnelbaus. Die sehr schlechten Arbeitsbedingungen der italienischen Mineu-

re, wegen derer sie 1875 streikten, werden fast nicht betrachtet. Das Ziel Heubergers, des Regisseurs und Produzenten, war, das Publikum zu unterhalten und dem nationalistischen Zeitgeist entgegenzukommen.<sup>18</sup>



Der Blick aus der Karosse und die Kirche von Wassen in *Der letzte Postillon vom St. Gotthard* (1941)

Dennoch sind einige Aspekte des Films, selbst wenn nur angedeutet, sehr interessant. Die Erzählung ahmt einige Topoi der oben genannten zeitgenössischen Belletristik nach. Die Konflikte der Figuren symbolisieren die Spannungen zwischen dem Leben des Passes, der Tradition, dem Bau des Tunnels und der Modernität. *Der letzte Postillon vom St. Gotthard* sympathisiert mit dem Kutscher Johannes Zraggen, dem letzten historischen Postkondukteur des Gotthards und Symbol des vorindustriellen Lebens des Passes. Die Passlandschaft selbst wird vom Regisseur zelebriert. Heuberger hebt in mehreren Szenen das Sublime der Natur auf dem Gotthard hervor. Der Blick der Reisenden aus der Kutsche dient als Mittel, um die alpine Landschaft zu zeigen. Die Kutsche selbst, mit ihrer geringen Geschwindigkeit, scheint das passende Verkehrsmittel, um die Schönheit der Landschaft zu geniessen – eine Schönheit, die aus dem Zug vielleicht nicht mehr wird betrachtet werden können. Der Zug ist in der Tat das Verkehrsmittel der modernen Wahrnehmung, der Rezeption der Zerstreuung.<sup>19</sup> Heuberger zeigt sich, selbst wenn er einen kommerziellen Film dreht, sehr fähig, die Schönheit der Landschaft dieser Region (A, B) hervorzuheben<sup>20</sup>. Trotz der idealistischen Verherrlichung der Tradition erkennt der Film die Bedeutung des Tunnelbaus für die Eidgenossenschaft. Der Tunnel war ein notwendiges Übel, weil er die Rolle des Gotthards als Achse, Zentrum und Kernstück der Schweiz verstärken konnte. Es ist kein Zufall, dass die Tochter des Kutschers den Ingenieur Caminata heiratet und die beiden ein Kind bekommen: Sie symbolisieren

Tradition und Modernität Arm in Arm, was eine bessere Zukunft der Nation herbeiführt. Zudem wird die Figur Favres, selbst wenn nicht zentral in der Ökonomie der Erzählung, sehr positiv dargestellt. In der Todesszene im Tunnel wird er als Symbol der Opfer abgebildet und am Ende des Films als Held zelebriert. *Der letzte Postillon vom St. Gotthard* ist eine Huldigung der Tradition, zielt aber auf die Versöhnung derselben mit der Modernität (C, D).



Louis Favre als Held in *Der letzte Postillon vom St. Gotthard* (1941)

Ein Jahr später wurde ein weiterer Film über den Bau des Tunnels produziert. Es handelt sich um den italienischen Film *Il vetturale del San Gottardo*. Dieser wurde von der römischen Produktionsfirma Venus Film hinter dem Rücken der Schweizer Produktionsfirma Heimat-Film produziert, da das Filmsujet unerlaubterweise von dieser übernommen worden war. *Il vetturale del San Gottardo* wurde vom deutsch-jüdischen Regisseur Hans Hinrich gedreht, jedoch dem italienischen Regisseur Ivo Illuminati zuerkannt, da die faschistischen Rassen Gesetze (1938) Juden produktive Aktivitäten verboten. Die Handlung des Films enthält viele Ähnlichkeiten mit *Der letzte Postillon vom St. Gotthard*, trotzdem unterscheiden sich die Filme aus ideologischer Sicht wesentlich.<sup>21</sup>

In diesem Film muss sich der italienische Ingenieur Caminata (Leonardo Cortese), der als treuer Assistent von Favre verantwortlich für die Baugrube des Tunnels zeichnet, gegen die Feindseligkeiten der Gebirgsbevölkerung und eines Rivalen durchsetzen. Wie im schweizerischen Film verliebt sich der Ingenieur in die Tochter des Kutschers, der sich erst widersetzt, am Ende aber die Hochzeit zwischen den beiden erlaubt. Im Gegensatz zu Heubergers Film sind das Thema des Personentransports mit der Postkutsche und die Repräsentation der Landschaft nicht zentral. Der Film selbst wurde dann auch im abruzzischen Apennin und nicht in den Alpen gedreht.

*Il vetturale del San Gottardo* zielt vor allem auf die Unterhaltung der Zuschauer und kann nicht als rein propagandistisches Werk bezeichnet werden. Der Film wurde vom zeitgenössischen Filmkritiker Sandro De Feo als «pasticcetto melodrammatico»<sup>22</sup> beschrieben und sogar als Fotoroman adaptiert. Dennoch ist die ideologische Ausrichtung klar spürbar. Im Zentrum des Interesses steht die Modernität, von Ingenieur Caminata verkörpert. Er ist der Held, nicht Favre, der wiederum als gutmütiger Mensch dargestellt ist. Im faschistischen Italien, wenn auch kontradiktorisch und koexistent mit anderen Mythen, wird die Modernität gefördert. Der Film entspricht dieser Tendenz und hebt die technischen Aspekte des Tunnelbaus hervor. Während des Faschismus ist auch der soziale Frieden, die Absenz von Konflikten zwischen Kapital und Arbeit, sehr wichtig: So muss Caminata nach Favres Tod den Tunnel fertigstellen und die Arbeitsbedingungen der (italienischen) Mineure trotz Druck von oben verbessern (E).



Fotoroman von *Il vetturale del San Gottardo* (1942). Private Sammlung Mattia Lento.

Laut dem Filmkritiker Mariano Morace unterstützt *Il vetturale del San Gottardo* auf ideologischer Ebene das irredentistische Projekt Mussolinis gegenüber dem Tessin. Der Gotthard sei in diesem Film der Berg, der Italien und die Schweiz voneinander trennt.<sup>23</sup> Gemäss den Kuratoren der Restaurierung spricht der Film dagegen für den Offenheitswillen Italiens gegenüber der Schweiz und Europa.<sup>24</sup> Dieser Interpretationskonflikt zeigt, dass einige ideologische Aspekte des Films nicht eindeutig sind. *Il vetturale del San Gottardo* ist in der Tat hinsichtlich seiner Entstehungsgeschichte, Produktionsweise und Ideologie eine *Problemzone der Filmgeschichte*.

---

#### Wer baute ...?

---

*Wer baute das siebentorige Theben? / In den Büchern stehen die Namen von Königen. / Haben die Könige die Felsbrocken herbeigeschleppt? / Und das mehrmals zerstörte Babylon / Wer baute es so viele Male auf? In welchen Häusern / Des goldstrahlenden Lima wohnten die Bauleute?*

Bertolt Brecht, «Frage eines lesenden Arbeiters»<sup>25</sup>

---

In *Der letzte Postillon vom St. Gotthard* wird Louis Favre von einem Mineur aufgesucht. Dieser hat einen Arm verloren. Der Ingenieur, von gutmütiger paternalistischer Gesinnung, befreit den Mineur vom Arbeitsdienst. Mit dieser Szene fertigt Heuberger das Thema der Bauarbeiter ab: Das siebentorige Theben wurde nur von Favre gebaut. In *Il vetturale del San Gottardo* sind die Arbeiter viril und mit nacktem Körper dargestellt und der Film nimmt nicht wirklich auf die Geschichte ihrer wilden kapitalistischen Ausbeutung Bezug. Die Nationalität der Arbeiter wird nie explizit erklärt. Auch die bedürftigen Migrant\*innen Italiens werden vergessen: Theben wurde vor allem von einem italienischen Ingenieur gefertigt.

In beiden Filmen, wie auch in der Literatur, ist der Tunnelbau Kulisse der Erzählung sowie Instrument nationalistischer Propaganda. Die skandalösen Löhne, der Mangel an Sicherheit auf der Baustelle, die schlechten Bedingungen der Unterkünfte: Nichts wird wirklich gezeigt. Um so weniger spricht man von Silikose, von der Anämie, der Erschöpfung, oder dem Wurm des Gotthards, die sehr viele Opfer unten den Mineuren dahingerafft haben.<sup>26</sup> Die Geschichtlichkeit der Arbeit interessiert die beiden Filme nicht – genau so wie die traditionelle Historiografie des Tunnelbaus für lange Zeit nur die Geopolitik, die Technik und die Rolle der «grossen Männer» in den Blick genommen hat. Der Bau des Tunnels ist lange Zeit eine *historiografische Problemzone* geblieben.

Villi Hermanns Dokufiktion *San Gottardo* präsentiert sich hingegen als marxistischer und revisionistischer Film. Es handelt sich um ein historiografisches Werk in der Form eines Films, aber auch um eine filmische Reportage über ein zeitgenössisches Thema. Der Film stellt die Baugruben des Bahn- und des Strassentunnels (1969–1980) parallel dar und betont in beiden Fällen die kapitalistische Ausbeutung der ausländischen Arbeiter: *San Gottardo* ist vor allem ein Film über die proletarische Migration.

Die Geschichte des Baus des ersten Tunnels wird fiktional rekonstruiert. Die ambitionierten geopolitischen Spielzüge Alfred Eschers, Zürcher Politiker und Eisenbahnpionier, werden mit dem Leben der Arbeiter in der Baustelle verglichen. Auch die tragischen Ereignisse des 28. Juli 1875 werden dargestellt: Damals wurden mehrere streikende Arbeiter von zwei improvisierten Milizen attackiert. Einige Arbeiter wurden getötet, andere verletzt, viele ohne Prozess aus dem Land geschafft. Favre selbst wird mehr als Selfmademan denn als fähiger Ingenieur dargestellt. Seine Figur wird dekonstruiert und sein Tod entmythisiert. Er ist Teil der Maschinerie der Ausbeutung.

Fiktionale Repräsentation und dokumentarische Szenen wechseln einander ab. Villi Hermann interviewt einige Mineure aus Italien, Spanien, Jugoslawien und einen Mineur aus dem Kanton Wallis. Der neue Tunnel bringt alte Probleme mit sich: Krankheiten, Arbeitsunfälle und schlechte Arbeitsbedingungen. Die Kamera Hermanns geht in die Baracken, um das Alltägliche der Mineure zu erzählen, und auch in den Tunnel. Die Kamera bleibt für lange Zeit im Unterirdischen, mit Insistenz, und provoziert damit eine unangenehme Empfindung in den Zuschauern/-innen: Klaustrophobie, Dunkelheit, vor allem extrem lästige Geräusche charakterisieren diese Szenen. Wenn die Arbeiter direkt im Tunnel interviewt werden, werden ihre Stimmen vom Lärm der Bohrmaschinen und Schaufelbagger gestört. Die technischen Schwierigkeiten bei den Aufnahmen werden nicht versteckt, sondern betont.

*San Gottardo* schreibt die Geschichte um und zeigt das Unsichtbare des Baus der beiden Tunnels. Einerseits zeigt er die Arbeitsbedingungen der Mineure, andererseits das geopolitische Spiel und die öffentliche offizielle Rede der Autoritäten über die Konstruktion der Tunnels. Hermann setzt sie einander durch Montage entgegen. Der Film beginnt mit Materialien aus dem *Cine-Journal Suisse*, wo Giovanni Motta 1932 das Monument der Arbeitsgefallenen des Gotthards bei Airola eröffnet. Es handelt sich um das Basrelief *Le vittime del lavoro* (1882) von Vincenzo Vela, einem berühmten Vertreter des sozialen Realismus. Motta betont in seiner Rede die Zentralität Favres und das Opfer, das er gebracht hat, anstatt das Drama der fremden Arbeiter des Gotthards endlich anzuerkennen. In der Mitte des Dokumentarfilms betont dann der Bundesrat Hans Hürlimann, während seiner offiziellen Rede beim Hauptdurchstich des Strassentunnels, den Mythos Gotthard, seine Grossartigkeit und seine militä-



Die Rhetorik der Macht und die Mineure in *San Gottardo* (1977)

rische Wichtigkeit. Er lobt den helvetischen Mut gegenüber den technischen und politischen Schwierigkeiten des Tunnels. Und am Ende des Films inszeniert der Regisseur die Einweihung der Statue Alfred Eschers im Jahr 1899 und die Laudatio in Zürich. Das letzte Bild zeigt dieselbe Statue, die heute bei der Bahnhofstrasse aufragt. Die offizielle Rede erinnert an Favre, Escher, die Ingenieure, die Politik und die Wirtschaft: Aber wer baute das siebentorige Theben wirklich? (F, G)

#### Der Gotthard heute

Der Mythos Gotthard verblasste am Ende des Kalten Krieges und in den letzten Jahren haben viele Historiker seine Konstruktion analysiert und dekonstruiert. Dennoch ist der Gotthard in aller Munde geblieben. Warum? Nach dem provisorischen Untergang des Mythos wurde die Gotthardregion eine *ökologische Problemzone*. Der Verein Alpen-Initiative setzte sich für den Schutz des Alpen- und besonders des Gotthardgebiets vor dem Transitverkehr ein. Die von ihm lancierte Initiative wurde am 20. Februar 1994 angenommen. Seither ist der Alpenschutz Bestandteil der Schweizerischen Bundesverfassung. Heutzutage versuchen die Nationalkonservativen in der Tat den Mythos Gotthard wiederzubeleben. In einer Atmosphäre der «Rückkehr der Mythen» ist der Gotthard heute wieder aktuell, als Werkzeug der Erinnerungskonflikte und geschichtspolitischen Debatten, die von rechtspopulistischen Politikern geführt werden.

Der Basistunnel hat das Thema Gotthard dann definitiv reaktiviert. Mit der Verstärkung des Zugtransports wurde er Teil des regionalen Umweltschutz-

prozesses. Das Hauptziel seines Baus war dennoch wirtschaftlich: In einer globalisierten Welt, wo die Güter sehr schnell transportiert werden müssen, waren die alte Eisenbahn und der Tunnel nicht mehr genug. Nun ist der Güterverkehr schneller auf der Nord-Süd-Achse, der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), während die Passagiere noch einige Monate warten müssen. Der Basistunnel wurde als wichtiges Instrument für die Makroökonomie geplant. Es war aber sofort klar, dass er zur Isolation der Gotthardregion hätte führen können – mit negativen Konsequenzen auf sozial-ökonomischer Ebene. Das Neue wird immer mit einer Mischung von Hoffnung und Angst empfangen. Die Eröffnung des Basistunnels und die Diskurse davor und danach – einschliesslich derjenigen, die im audiovisuellen Bereich geführt werden<sup>27</sup> – haben auf die Gegend als Problemzone hingewiesen. Die lokalen Auswirkungen, der finanzielle Aufwand, die strategische Bedeutung auf europäischer Ebene, die technischen Herausforderungen des Projekts sowie die beteiligten Arbeiter haben die letzten Jahre und vor allem das Jahr 2016 stark geprägt.

Die Stärke des Gotthards und seiner Tunnels liegt vielleicht doch genau darin: Er veranlasst uns ständig zum Nachdenken, er weckt Emotionen, er stellt schwierige Herausforderungen und bietet Stoff für immer neue Narrationen.

- 1 Yoko Tawada, «Im Bauch des Bergs», in: NZZ Folio 7 (1995), S. 26–28.
- 2 Felix Moeschlin (1882–1969) war ein Schweizer Schriftsteller, Journalist und Nationalrat.
- 3 Dies hat militärische Gründe: Einige Aufnahmen in Heubergers Film, aufgenommen im Gebiet des Reduits, wurden auf Verlangen der Armee herausgeschnitten. Die Dreharbeiten von Max Haufflers Filmprojekt, basierend auf Emilio Geilers Roman *Gotthard-Express 41* (1942), ein Katastrophenfilm mit Heinrich Gretler und Ettore Cella, wurden 1942 gestoppt, weil vorgesehen war, die strategische Eisenbahnlinie zu filmen. Solche Geschehnisse haben höchst wahrscheinlich weitere Filmprojekte verhindert. Vgl. Hervé Dumont, *Geschichte des Schweizer Films: Spielfilme 1896–1965*, Lausanne 1987, S. 298, 319.
- 4 Vgl. «Gotthardpass», *Historisches Lexikon der Schweiz*. (<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D7466.php>, zuletzt besucht am 22.6.2016).
- 5 Wie Anm. 4.
- 6 Guy P. Marchal, «La naissance du mythe du Saint-Gotthard ou la longue découverte de l'«homo alpinus», et de l'«Helvetia mater fluviorum» (XVe s. –1949)», in: *Itinera* 12 (1992), S. 35–53.
- 7 Benedict Anderson, *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*, London 1991. Vgl. auch Guy P. Marchal/Aram Mattioli (Hgg.), *Erfundene Schweiz. Konstruktionen nationaler Identität. La Suisse imaginée. Bricolages d'une identité nationale*, Zürich 1992.
- 8 Robert Walser, «Etwas über die Eisenbahn» [1907], in: Robert Walser, *Feuer. Unbekannte Prosa und Gedichte*, hg. von Bernhard Echte, Frankfurt 2003, S. 21–22.
- 9 Vgl. Judith Schueler, *Materialising Identity: The Co-construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity*, Amsterdam 2009, S. 54–57.
- 10 Steffen Richter, «Tunnelblicke. Zur literarischen Repräsentation von Machtverhältnissen anhand einer schweizerischen Infrastruktureinrichtung», in: Gonçalo Vilas-Bolas/Teresa Martins de Oliveira (Hgg.), *Macht in der Deutschschweizer Literatur*, Berlin 2012, S. 267–285. Die bekannteste Erzählung ist Friedrich Dürrenmatt: *Der Tunnel. Erzählung*, Zürich 1952.
- 11 Carl Spitteler, *Der Gotthard* (1897), Zürich 2014.
- 12 Zu diesem Thema vgl. Rosalind Williams, *Notes on the Underground. Essay on Technology, Society, and the Imagination*, Cambridge 1990.
- 13 Schueler (wie Anm. 9), S. 115.

- 14 Schueler (wie Anm. 9), S. 122.
- 15 *Der letzte Postillon vom Gotthard* (1882), Gedicht von Arnold Lang, Musik von Friedrich Schneeberger. Manuskript in der Schweizerischen Nationalbibliothek. Nachlass Friedrich Schneeberger.
- 16 Margrit Tröhler, *Offene Welten ohne Helden. Plurale Figurenkonstellationen im Film*, Zürich 2009.
- 17 Dumont (wie Anm. 3), S. 298.
- 18 Dumont (wie Anm. 3), S. 298.
- 19 Zum Thema Eisenbahn, Kultur und Wahrnehmung vgl. Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, München/Wien 1977.
- 20 Zum Thema der Wahrnehmung der Landschaft in Bezug auf die Verkehrsmittel im Kontext des Gotthards vgl. auch Daniel Speich Chassé, «Unterwegs mit der Gotthardbahn um 1900. Die Kirche von Wassen und die Inszenierung von Landschaft», in: Boris Previšić (Hg.), *Gotthardfantasien. Eine Blütenlese aus Wissenschaft und Literatur*, Baden 2016, S. 38–48.
- 21 Der Film ist in den Archiven der *Cineteca Nazionale di Milano* aufbewahrt und von dieser Institution, in Zusammenarbeit mit der *Cinémathèque Suisse*, restauriert und 2011 während der Mostra del Cinema di Venezia gezeigt worden.
- 22 «Melodramatische Puscherei», vgl. «Il vetturale del San Gottardo» in: *Enciclopedia del cinema in Piemonte* ([http://www.torinocittadelcinema.it/schedafilms.php?film\\_id=230&stile=small](http://www.torinocittadelcinema.it/schedafilms.php?film_id=230&stile=small), zuletzt besucht am 20.6.2016).
- 23 Mariano Morace, «Il vetturale del San Gottardo» girato in Italia», in: *Corriere del Ticino* 300 (2010), S. 34.
- 24 Press-Kit des Films von der 68. Mostra Internazionale Cinematografica di Venezia (2011).
- 25 Bertolt Brecht, «Frage eines lesenden Arbeiters», *Svendborger Gedichte*, London 1939.
- 26 Beim «Wurm des Gotthards» handelt es sich um die Ankylostomiasis oder Hakenwurm-Infektion, einen Darmbefall. Vgl. Luigi Belloni, «L'anemia del Gottardo», in: *Gesnerus, Swiss Journal of the History of Medicine and Sciences* 29 (1972), S. 33–44.
- 27 Vgl. z. B. die Dokumentarfilme *Alptransit – Gli uomini del tunnel* (Mario Casella / Paul Nicol, CH 2016); *Attraverso le alpi* (Giancarlo Bertalero/Filippo Ciardi, IT 2016) oder auch die von SBB Historic produzierte DVD mit vier historischen Dokumentaraufnahmen *Gottardo – il viaggio continua/die Reise geht weiter/le voyage continue* (CH 2007) sowie die SRG-Produktion *Gotthard* (Urs Egger, CH 2016).